

Hoofdstuk 4

Financiële uitwerking

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is per beleidsthema op hoofdlijnen aangegeven welke doelstellingen het kabinet heeft ('wat willen we bereiken') en welke maatregelen het daarvoor inzet ('wat gaan we daarvoor doen'). In hoofdstuk 3 zijn vervolgens enkele gebieden uitgelicht en is de samenhang tussen rijksprojecten beschreven. Dit hoofdstuk geeft een beeld van de gereserveerde middelen voor het bereiken van de beleidsdoelen en het uitvoeren van de maatregelen ('wat mag het kosten'). Er wordt onder meer een overzichtstabel van de relevante financiële stromen voor het ruimtelijk fysieke domein gegeven. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de begrotingen van VROM, VenW, EZ en LNV. Allereerst wordt in dit hoofdstuk aangegeven wat de belangrijkste financieringsbronnen in het ruimtelijk fysieke domein zijn.

4.2 Financieringsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijke domein zijn er diverse financieringsbronnen. Allereerst zijn er de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit het Fonds Economisch Structuurversterking (FES), structuurfondsen van de Europese Unie (EU), bijdragen van decentrale overheden, publiek private samenwerking en (eventueel) tolheffing. Al deze middelen worden uiteindelijk verdeeld over de diverse departementale begrotingen. Binnen die financiële begrotingskaders worden politieke keuzes in het ruimtelijk fysieke domein gemaakt. Hieronder wordt

ingegaan op enkele financieringsbronnen die bij ruimtelijke investeringen worden ingezet.

4.2.1 Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Voor de financiering van ruimtelijke investeringen kan onder meer geput worden uit het FES. Het FES is een verdeelfonds, waarbij middelen naar begrotingen van de relevante departementen worden verdeeld. Decentrale overheden kunnen derhalve geen direct beroep doen op dit fonds. Het fonds vindt zijn basis in de FES-wet. Hierin wordt de voeding van het fonds geregeld en aangegeven welke uitgaven kunnen worden gedaan.

Het fonds wordt gevoed door een deel van de aardgasbaten (niet belastingmiddelen), de rente vrijval uit de verkoop van staatsdeelnemingen en de opbrengst uit de veiling van frequenties. Uit het fonds worden uitgaven gedaan voor investeringsprojecten van nationaal belang, die de economische structuur versterken. De FES-wet onderscheidt vervolgens enkele uitgavencategorieën daarin: verkeers- en vervoersinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen, bodemsanering, de stedelijke hoofdstructuur en de ecologische hoofdstructuur alsmede technologie-, telecomunicatie- en kennisinfrastructuur. Met deze investeringen kan het ondergrondse vermogen worden aangewend voor bovengronds vermogen. In de periode 2011 - 2020 wordt ten behoeve van het ruimtelijk domein in totaal circa

€ 6,5 mld bestemd voor de Nota Mobiliteit en € 1 mld voor de Nota Ruimte.

In het Coalitieakkoord is afgesproken, dat de FES-wet wordt gewijzigd. Er wordt een nieuwe voedings- en uitgavensystematiek geformuleerd met meer stabiliteit (vaste voeding). Ook worden nieuwe uitgavencategorieën overwogen, te weten waterbeheer, verduurzaming van de energiehuishouding en ruimtelijke investeringen. In de FES-begroting wordt een voorschot genomen op wijziging van de FES-wet.

4.2.2 Bijdragen van derden

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Verderop in dit Projectenboek is bij de relevante projecten op de project/programmabladen opgenomen wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) aan de specifieke projecten is of wordt.

NB. Op het moment van het ter perse gaan van dit MIRT zijn er afspraken tussen rijk en provincie in voorbereiding (Bestuursakkoord rijk provincie 2008) over een bijdrage van provincie aan enkele MIRT-projecten. De afspraken worden na een definitief akkoord in MIRT 2009 verwerkt.

4.2.3 Maatregelen met budgettaire effecten

Los van specifieke bijdragen aan projecten door decentrale overheden en bedrijven, wordt ook gebruik gemaakt van andere financieringsmogelijkheden.

lijkheden. De overheid kan maatregelen nemen, waarbij (extra) middelen worden gegenereerd, die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. Er zijn verschillende maatregelen met budgettaire effecten. Deze maatregelen zijn opgenomen in de Nota Mobiliteit en zijn noodzakelijk om die nota financieel gedekt te krijgen.

Een eerste maatregel is Anders Betalen voor Mobiliteit, waarbij voor het gebruik van het motorvoertuig wordt betaald en niet voor het bezit. Centraal staat het anders betalen van bezit naar gebruik, het verbeteren van de betrouwbaarheid van de weg, het verbeteren van de leefbaarheid, het beperken van de reistijd en daarmee het versterken van de economie. Het kabinet treft alle voorbereidingen om de invoering van een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken mogelijk te maken. In deze kabinetsperiode wordt een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een – binnen het eindbeeld passende – kilometerbeprijzing. Het verwachte effect is dat invoering van prijsbeleid invloed heeft op de vraag naar automobilititeit.

Een andere maatregel met budgettaire effect op de Nota Mobiliteit is tolheffing op wegenprojecten. Met de invoering van tol wordt beoogd aanvullende inkomsten te genereren om wegen of kunstwerken (tunnels en bruggen) te bekostigen. Tolheffing biedt ook de mogelijkheid inkomsten te genereren, waarmee projecten eerder kunnen worden gerealiseerd (versnellingsprijs). Voor het mogelijk maken van tolheffing op bestaande wegen en de versnellingsprijs is aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit noodzakelijk. De wet ligt ter bespreking voor in de Tweede Kamer. Op dit moment wordt gedacht aan mogelijke tolopbrengsten bij Utrecht (ring Utrecht en driehoek A1, A27, A28), projecten in het noorden van de Randstad, (zoals de A6/A9), de A27 Lunetten - Hooipolder en de A13/A16 bij Rotterdam 3). Een laatste financieringsoptie is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van publiek-private samenwerking. Met

deze maatregelen wordt beoogd allereerst efficiëncywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals DBFM-contracten). Ten tweede wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door gebiedsontwikkeling en de opbrengsten daarvan voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk zal de komende jaren met name liggen op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in.

4.2.4 Europese Unie (EU)

Op de begroting van de EU is als uitgavencategorie de post structuurfondsen opgenomen. De fondsen zijn bedoeld als aanvulling op het regionale beleid in de lidstaat en dienen ter versterking van de sociaal-economische samenhang in de Unie. Er zijn vijf fondsen: Europees Fonds Regionale Ontwikkeling, Europees Sociaal Fonds, Oriëntatiefonds Landbouw, Cohesiefonds en het Visfonds. Ten behoeve van investeringen in het ruimtelijke domein wordt een beroep gedaan op deze structuurfondsen, met name het Europees Fonds Regionale Ontwikkeling. De EU wil de meest welvarende en competitieve regio ter wereld worden. Hiervoor is de Lissabonagenda opgesteld. Het Europese cohesiebeleid moet hier een bijdrage aan leveren. Het beleid kent vanaf 2007 drie doelstellingen: (1) Convergentie: gericht op de minst welvarende landen en regio's, (2) Regionale concurrentie kracht en werkgelegenheid: gericht op alle overige regio's en (3) Europese territoriale samenwerking: gericht op alle regio's in de EU. Nederland komt in aanmerking voor doelstelling 2 en 3 en zal hiervoor in de periode 2007 - 2013 in totaal € 1.907 mln ontvangen uit het Europees Sociaal Fonds en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Daarvan is € 1.660 mln voor doelstelling 2 en € 247 mln voor doelstelling 3. De Nederlandse inzet van dit geld is vastgelegd in het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR).

Voor fysieke investeringen in het ruimtelijk domein is doelstelling 2, onderdeel regionale concurrentiekracht met de prioriteiten (1) innovatie, ondernemerschap en kennis-economie, (2) attractieve steden en (3) attractieve regio's, relevant. In

de periode 2007 - 2013 is € 830 mln beschikbaar voor vier regio's (West, Zuid, Oost en Noord). Uitgangspunt bij de verdeling van dit geld is dat minimaal 45% wordt besteed aan de prioriteit innovatie, ondernemerschap en kennis-economie. Daarnaast kan Nederland beroep doen op middelen voor de realisatie van het trans-Europese Transportnetwerk (TEN). Voor de versterking van de Europese concurrentiekracht en dus voor het realiseren van de Lissabon-doelstellingen – die de Europese Unie in 2010 tot de meest concurrerende economie moet maken – wordt de totstandkoming van dit netwerk van het grootste belang geacht. De Europese Unie draagt in beperkte mate financieel bij aan de totstandkoming van het netwerk. Voor de periode 2007 - 2013 is een bedrag van circa € 8 mld beschikbaar terwijl de kosten voor de totstandkoming van alleen al de in 2004 gedefinieerde 30 prioritaire projecten op € 250 mld geraamd zijn. Vanwege het beperkte subsidiebudget zal de Europese Commissie bij de verdeling van de subsidies met name aandacht schenken aan kritische grensoverschrijdende trajecten en andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Het Nederlandse project Vaarwegverbetering Maasroute zal naar verwachting binnen deze verdelingsplannen vallen. Tevens zal de Europese Commissie prioriteit geven aan de financiering van implementatie het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS/ETCS en projecten op het gebied van Air Traffic Management, River Information Services en Intelligent Transport Systems (wegvervoer). Met het ontwikkelen van projecten op deze terreinen is Nederland in een vergevorderd stadium en concrete projecten zijn inmiddels bij de Commissie aangemeld voor opname in het nieuwe Meerjarenprogramma. Nederland zal bij de Europese Commissie blijven pleiten voor het ook verlenen van subsidie aan de oplossing van niet-prioritaire, nationale knelpunten met een Europese dimensie, zoals de A2 passage Maastricht. De verwachting is dat eind 2007 een besluit wordt genomen over de verschillende aanvragen.

4.3 Inzet van de middelen

Alle financieringsbronnen, zoals hierboven aangegeven, worden in de diverse departementale begrotingen opgenomen. De middelen worden

3) Daarnaast worden tolopbrengsten verwacht bij de A12/A15. Deze dienen niet ter financiering van de Nota Mobiliteit.

Artikel	Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	later 4)
VROM (XI)							
2	BIRK (FES)	100.609	8.912	9.437	20.130	500	1.199
2	Investeringsbijdrage Nieuwe Sleutelprojecten (FES)	35.332	22.550	1.800			
2	Bufferzones (via ILG)	6.099	6.470	6.470	6.469	6.469	6.469
2	Nota Ruimte	75.000	150.000	150.000	75.000	175.000	350.000
4	Bodemsanering	142.359	142.926	158.346	184.025	184.028	1.465.400
5	Verminderen van geluidshinder	27.110	25.526	27.056	27.852	27.852	221.864
AP	Waddenfonds	33.878	33.878	33.878	33.878	33.878	474.296
VenW/IF							
11.02	Hoofdwatersystemen: Beheer en onderhoud	191.955	182.421	195.750	213.569	217.797	2.036.823
11.03	Hoofdwatersystemen: Aanleg	441.860	434.744	499.170	347.298	239.126	1.304.865
11.05.02/03	Hoofdwatersystemen: Planstudies	7.172	69.773	71.870	73.104	70.873	391.175
12.02	Hoofdwegennet: Beheer en onderhoud	858.320	780.181	838.683	733.141	707.219	8.050.407
12.03	Hoofdwegennet: Aanleg en planstudie na tracébesluit	1.245.342	1.235.341	1.069.912	449.934	365.708	277.394
12.04	Hoofdwegennet: Geïntegreerde contractvorming/PPS	204.376	157.512	111.133	111.603	112.222	908.229
12.05.02	Hoofdwegennet: Planstudies voor tracébesluit	760.868	841.561	1.090.749	246.325	412.740	14.657.005
13.02	Spoorwegen: Onderhoud en vervanging	1.510.069	1.505.056	1.566.515	1.249.269	1.203.860	12.922.019
13.03	Spoorwegen: Aanleg	760.973	825.639	793.300	697.404	404.530	624.951
13.04	Spoorwegen: Geïntegreerde contractvorming/PPS	137.701	138.183	139.071	139.979	141.289	1.178.039
13.05.01/02	Spoorwegen: Planstudies	8.321	14.371	86.011	173.154	432.673	1.010.396
14.01	Grote Regionale/lokale projecten	225.298	234.878	219.867	255.007	192.710	1.320.537
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	29.127					
15.02	Hoofdvaarwegennet: Beheer en onderhoud	347.979	392.959	386.019	384.503	374.349	3.480.476
15.03	Hoofdvaarwegennet: Aanleg en planstudie na tracébesluit	104.920	132.310	85.915	88.415	74.734	351.089
15.05.02	Hoofdvaarwegennet: Planstudies voor tracébesluit	13.279	25.916	104.590	168.787	171.597	1.779.415
16.01	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	15.152	15.463	11.854	409.566	399.345	40.707
16.02	Ruimte voor de rivier	101.786	210.087	285.145	320.078	325.020	809.844
16.03	Maaswerken	60.845	53.266	16.349	33.129	31.823	178.476
17.02	Betuweroete	96.186	10				
17.03	Hogesnelheidslijn	5.784					
17.05	Zuiderzeelijn	31.018	153.849	305.112	122.686	620.489	1.921.975
18.03	Intermodaal vervoer	2.168	1.778	3.930	2.620		
EZ (XIII)							
3	Herstructurering oude bedrijventerreinen van nationaal belang	14.116	14.241	15.765	26.771	25.465	
LNV (XIV)							
22.11	Ruimte voor grondgebonden landbouw	19.479	23.416	22.130	25.418	26.170	26.170
22.12	Ruimte niet grondgebonden landbouw	12.287	10.984	7.126			
23.11	Verwerven EHS	81.843	87.523	91.229	77.198	79.936	79.936
23.12	Inrichten EHS	141.272	131.830	128.675	120.794	114.801	114.801
23.13	Beheren EHS	157.338	160.867	160.799	156.214	155.995	155.995
23.14	Beheer natuur buiten EHS	64.231	61.138	58.995	60.069	57.713	57.713
24.11	Nationale landschappen	18.851	24.376	22.609	22.156	23.138	23.138
24.13	Groen en de stad	79.125	79.503	79.760	48.860	49.310	49.310
24.14	Recreatie	38.195	38.493	37.897	35.690	35.171	35.171
27.11	Reconstructie zandgebieden	44.221	43.445	51.103	35.187	41.271	41.271
TOTAAL RIJSINVESTERINGEN		8.251.844	8.471.376	8.944.020	7.175.282	7.534.801	56.346.555

Figuur 4.1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

4) Over de concrete inzet van een deel van de middelen na 2012 vindt nog nadere besluitvorming plaats.

ingezet voor investeringen in specifieke rijksprojecten (zowel aanleg als beheer en onderhoud), voor investeringen in rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden of marktpartijen. Hierbij kan weer onderscheid worden gemaakt tussen (brede) doeluitkeringen en specifieke subsidies. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen voor het ruimtelijk fysieke domein is in figuur 4.1 een financieel overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van VROM, VenW, EZ en LNV. Het gaat om middelen, die het rijk zelf rechtstreeks in het ruimtelijk domein investeert. Ze zijn gebaseerd op de begroting 2008 van de bij het MIRT betrokken departementen. Voor de begrotingsreeksen van LNV en VROM (bufferzones) geldt, dat daarin ook de middelen uit het ILG zijn opgenomen. Over de inzet daarvan zijn immers programma-afspraken gemaakt tussen het rijk en decentrale overheden. De middelen, die via doeluitkeringen van de rijksoverheid door de decentrale overheden worden geïnvesteerd, zijn verderop in dit hoofdstuk apart zichtbaar gemaakt (figuur 4.2). Tussen figuur 4.1 en 4.2 zit daarbij dus overlap voor wat betreft het ILG.

4.4 Doeluitkeringen

Zoals reeds in hoofdstuk 1 is aangegeven, gaat dit MIRT niet in op projecten die door decentrale overheden uit de brede doeluitkeringen (BDU, ISV en ILG) worden gefinancierd. Alleen voor het ILG wordt op programmaniveau een nadere toelichting gegeven. De doeluitkeringen worden door het rijk beschikbaar gesteld, maar de decentrale overheden zijn vervolgens verantwoordelijk voor de uitvoering van projecten en de programmering daarvan. Dat wil echter niet zeggen, dat deze doeluitkeringen en de projecten daaronder min-

der belangrijk zijn. Ze hebben immers wel effect op het ruimtelijk fysieke domein. Daarom wordt hieronder apart op de uitkeringen ingegaan en wordt aangegeven hoeveel rijksgeld jaarlijks beschikbaar wordt gesteld (zie figuur 4.2).

4.4.1 Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV)

Het Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV) is een rijkssubsidie om de leefbaarheid van steden te verhogen. Het ISV vloeit voort uit de Wet stedelijke vernieuwing (Wsv), die op 1 januari 2000 in werking is getreden. Voorheen verstreken drie ministeries (VROM, LNV en EZ) afzonderlijk van elkaar diverse bijdragen voor het vergroten van de leefbaarheid in steden. Sinds 2000 zijn deze geldstromen samengevoegd tot één brede doeluitkering. Het ISV is speciaal ingesteld om door middel van een integrale aanpak de achterstanden in sommige buurten en wijken in de steden mee te helpen oplossen, de leefbaarheid te verbeteren en de aantrekkelijkheid van de steden te vergroten. Gemeenten kunnen met ISV-geld hun stedelijke voorzieningen voor wonen, ruimte, milieu (waaronder bodemsanering) én hun economische positie verbeteren. Het ISV-budget loopt van een piek van circa € 385 mln in 2009 naar circa € 145 mln in 2012.

4.4.2 Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)financiering van de exploitatie van het regionale OV als voor investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. Met de BDU wordt beoogd een belangrijke verbetering te bereiken in de realisering van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau in samenhang met dat op landelijk niveau. Belangrijk aspect van de BDU is, dat

de geldstromen die vanuit het rijk voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid naar de decentrale overheden gaan, gebundeld en ontschot zijn. Dat houdt in dat deze geldstromen vanuit het rijk niet langer aan diverse deelonderwerpen worden gekoppeld, maar dat de decentrale overheden de ruimte wordt geboden om zelf binnen de brede doeluitkering prioriteiten (in tijd en uitgavencategorieën) te stellen. De BDU bedraagt circa € 1.700 à € 1.800 mln per jaar.

4.4.3 Investeringsbudget landelijk Gebied (ILG)

De rijksdoelen, die betrekking hebben op de vitaliteit van het platteland, zijn neergelegd in de Agenda Vitaal Platteland. De concrete uitwerking van deze doelen met betrekking tot de thema's natuur, landbouw, recreatie, landschap, water, bodem, reconstructie en sociaal economische vitaliteit zijn vastgelegd in het Tweede Meerjarenprogramma Vitaal Platteland (MJP2). Hierin zijn voor de onderscheiden thema's per operationeel doel de concreet te verrichten prestaties en de daarvoor beschikbare middelen voor de periode 2007 - 2013 aan elkaar gekoppeld. Over die prestaties en middelen zijn afspraken gemaakt met provincies voor de periode 2007 - 2013. De middelen zijn ingebracht in het Investeringsbudget landelijk gebied (ILG). Aan het eind van de periode wordt verantwoording afgelegd aan het rijk. Investerings in onder meer de greenports maken geen deel uit van het ILG. Per jaar bedraagt het ILG in de periode 2007 - 2013 € 400 à € 450 miljoen.

4.4.4 Financiën

In onderstaande figuur worden de financiële reeksen van de brede doeluitkeringen inzichtelijk gemaakt voor de begrotingsperiode 2008 - 2012 (en daarna).

Artikel	Omschrijving	2008	2009	2010	2011	2012	later
WWI, XVIII							
1	Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV)	325.859	385.248	281.555	269.889	145.303	1.162.424
VenW							
39	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)	1.795.519	1.792.254	1.897.687	1.785.201	1.773.231	14.860.033
LNV							
divers	Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)	447.985	451.482	466.107	405.882	409.096	393.735
TOTAAL BREDE DOELUITKERINGEN		2.569.363	2.628.984	2.645.349	2.460.972	2.327.630	16.416.192

Figuur 4.2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)